Tribunal d'appel des transports du Canada

2009-2010

Rapport sur les plans et les priorités

L'honorable John Baird, C.P., député

Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Table des matières

Message de la présidente **1**

Déclaration de la direction **3**

Section 1: Vue d'ensemble de l'Organisme **5**

1.1 Renseignements sommaires 5

Raison d'être 5

Renseignements sur l'organisation 5

Organigramme 6

1.2 Sommaire de la planification 7

Postes votés et législatifs inscrits dans le Budget principal des dépenses 2009-2010 7

Tableau des dépenses prévues de l'Organisme et équivalents temps plein 8

Ressources financières 9

Ressources humaines 9

Priorités de l'Organisme 9

Activité de programme par résultat stratégique 10

Plans et priorités de l'Organisme 11

Défi d'un petit organisme 11

Ressources humaines 12

Priorités pour 2009-2010 12

Amélioration des pratiques de gestion 14

Entente cadre sur l'union sociale 14

Section II : Analyse de l'activité de programme par objectif stratégique **17**

2.1 Objectif stratégique 17

2.2 Analyse détaillée de l'activité de programme : Audiences en révision et en appel 17

Ressources financières 17

Ressources humaines 17

Section III : Renseignements supplémentaires **19**

3.1 Liens de l'Organisme avec les secteurs de résultats du gouvernement du Canada 19

3.2 Services reçus à titre gracieux 20

Section IV : Autres sujets d'intérêt **21**

Message de la présidente

J'ai l'honneur de présenter le Rapport sur les plans et les priorités 2009-2010 du Tribunal d'appel des transports du Canada, anciennement le Tribunal de l'aviation civile. Le Tribunal d'appel des transports du Canada est un organisme quasi judiciaire établi en juin 2003 (L.C. 2001, c. 29) qui prévoit un processus indépendant de révision de certaines mesures d'application de la loi et de certaines mesures administratives, notamment la suspension ou l'annulation de licences, des certificats et d'autres documents d'autorisation, les ordres concernant la sécurité ferroviaire et les sanctions administratives pécuniaires. Ces mesures sont prises en vertu de diverses lois fédérales relatives au transport.

Le Tribunal tient ses audiences à différents endroits au Canada de façon transparente et équitable aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Il statue sur des questions qui auront des répercussions importantes sur les moyens de subsistance et sur les opérations des secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime. Étant donné sa structure itinérante et le processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ces milieux.

Les connaissances et l'expérience requises, que les conseillers possèdent déjà au moment de leur nomination, accroissent leur niveau d'indépendance leur permettant ainsi de bien comprendre et d'évaluer la validité des diverses mesures relatives à la délivrance des licences et à l'application de la loi dans le domaine des transports. Le degré de confiance de Transports Canada et des titulaires de document à l'égard des décisions du Tribunal, en tant qu'organisme quasi judiciaire spécialisé, en est par le fait même rehaussé.

La charge de travail du Tribunal augmentera considérablement au cours des prochains mois. Pour faire suite à l'ajout du secteur de la marine au mandat du Tribunal en 2003, le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* et le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* sont maintenant en vigueur. En raison du mandat élargi du Tribunal, de nouveaux conseillers experts dans le domaine maritime ont été nommés et des programmes de formation rigoureux ont été élaborés pour assurer l'uniformité du processus dans tous les secteurs des transports

En outre, l'accroissement de la compétence du Tribunal pour y inclure la révision de décisions concernant le refus de délivrer ou de modifier des documents d'aviation canadiens a entraîné une charge de travail plus grande pour le Tribunal du fait du nombre plus élevé de demandes nécessitant une décision sur des questions litigieuses de compétence. On prévoit que la jurisprudence définissant la compétence du Tribunal en ce qui a trait à certains documents d'aviation canadiens continuera d'émerger au cours des prochaines années.

Le Tribunal devra continuer de s'acquitter de son mandat de plus en plus étendu, tout en maintenant le niveau de rendement actuel afin de toujours être considéré comme un des meilleurs modèles à suivre au gouvernement. Le Tribunal est un modèle d'excellence grâce aux efforts continus de ses employés et de ses conseillers. Pour cette raison, je suis très optimiste pour l'année à venir en plus d'être reconnaissante pour tout ce que nous avons accompli. C'est avec plaisir que je reconnais la conscience professionnelle des conseillers et des employés du Tribunal.

La présidente,

Faye Smith

Déclaration de la direction

Je soumets, aux fins de dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités 2009-2010 (RPP) du Tribunal d'appel des transports du Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la partie III du budget des dépenses 2009-2010 : Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement.*

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.
- Il repose sur les résultats stratégiques et l'architecture des activités de programmes de l'Organisme qui ont été approuvés par le Conseil du Trésor.
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable.
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées.
- Il rend compte de la situation financière en fonction des chiffres des dépenses prévues approuvées par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Faye Smith
Présidente

Section 1: Vue d'ensemble de l'Organisme

1.1 Renseignements sommaires

Raison d'être

La mission du Tribunal d'appel des transports du Canada est de revoir les mesures d'application de la loi et les décisions portant sur la délivrance des licences prises par le ministre des Transports grâce à un processus d'audience de deux niveaux. L'engagement du Tribunal est fondé sur la transparence et la collaboration. Il a pour mandat de tenir ses audiences équitablement, rapidement et sans formalisme.

Renseignements sur l'organisation

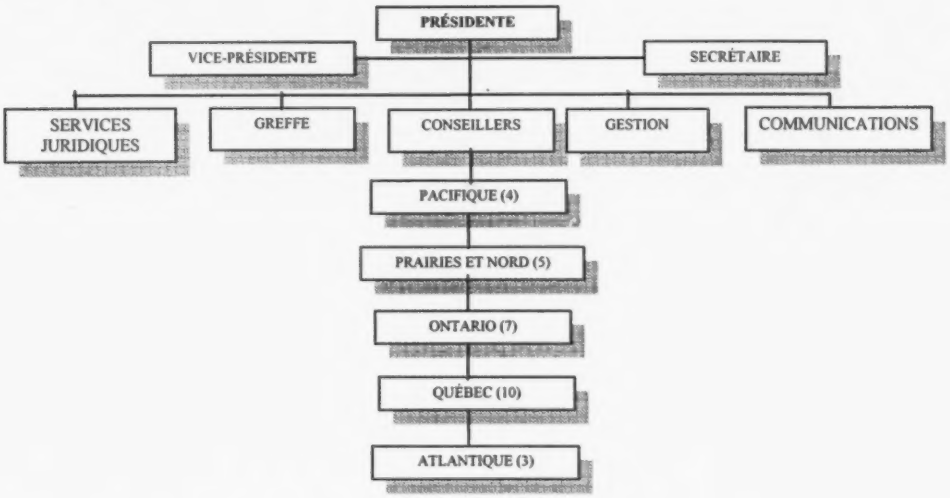
La présidente est la première dirigeante du Tribunal. À ce titre, elle en assure la direction et contrôle la gestion de son personnel. Elle est notamment chargée :

- de la répartition du travail entre les conseillers;
- de la composition des comités pour entendre les affaires portées devant le Tribunal;
- de la conduite des travaux du Tribunal;
- de la gestion interne du Tribunal.

Le Tribunal rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports.

La présidente, la vice-présidente et le personnel immédiat représentent 12 équivalents temps plein (ETP). Vingt-neuf conseillers à temps partiel étaient en fonction en 2007-2008. Répartis dans les diverses régions du Canada, les conseillers sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur expertise dans les secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime.

Organigramme



La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des conseillers à temps partiel. Tous les conseillers relèvent de la présidente.

1.2 Sommaire de la planification

Postes votés et législatifs inscrits dans le Budget principal des dépenses 2009-2010 (en milliers de dollars)			
Poste voté ou législatif	Libellé tronqué du poste voté ou législatif	Budget principal des dépenses 2009-2010	Budget principal des dépenses 2008-2009
70	Dépenses du programme	1 219,0	1 213,0
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	118,0	121,0
	Total pour l'Organisme	**1 337,0**	**1 334,0**

Tableau des dépenses prévues de l'Organisme et équivalents temps plein

(en millions de dollars)	Prévisions des dépenses 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010	Dépenses prévues 2010-2011	Dépenses prévues 2011-2012
Audiences en révision et en appel	1 334,0	1 337,0	1 337,0	1 337,0
Budgétaire du budget principal des dépenses (brut)	1 334,0	1 337,0	1 337,0	1 337,0
Total du budget principal des dépenses	1 334,0	**1 337,0**	1 337,0	1 337,0
Rajustements :			34,2	36,0
Budget supplémentaire des dépenses	56,0	26.1		
Montant reporté	60,0			
Fonds additionnels de Transports Canada*	400,0			
Montant compensatoire pour rajustements salariaux	5,0			
Cadre de politique sur les aéroports		100,0	100,0	100,0
Total des rajustements	521,0	**126,1**	134,2	136,0
Total des dépenses prévues	1 855,0	**1 463,1**	1 471,2	1 473,0
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	230,1	230,1	230,1	230,1
Total des dépenses de l'Organisme	2 085,1	**1 693,2**	1 701,3	1 703,1
Équivalents temps plein	12	**12**	12	12

*Des fonds ont été demandés à Transports Canada afin d'embaucher du personnel supplémentaire et de tenir des séances de formation pour les nouveaux conseillers à temps partiel.

Ressources financières

(en milliers de dollars)

2009-2010	2010-2011	2011-2012
1 337,0	1 337,0	1 337,0

Ressources humaines

2009-2010	2010-2011	2011-2012
12	12	12

Priorités de l'Organisme

Priorité		Type
1.	Tenir des audiences rapidement et sans formalisme	Continu
2.	Plan de continuité des activités	Continu
3.	Faire connaître davantage le Tribunal d'appel des transports du Canada et accroître sa visibilité en ce qui concerne sa mission, son rôle et les résultats atteints	Continu

Activité de programme par résultat stratégique

(en milliers de dollars)	Résultats prévus	Dépenses prévues			Contribue à la priorité suivante
		2008-2009	2009-2010	2010-2011	
Résultat stratégique	Pourvoir le milieu des transports d'un processus indépendant permettant la révision des mesures d'application de la loi et des mesures administratives, en vertu des lois fédérales sur les transports.				Priorités 1, 2 et 3
Activité de programme: Audiences en révision et en appel	Donner accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle	1 337,0	1 337,0	1 337,0	**Priorité 1** : Tenir des audiences rapidement et sans formalisme
	Des plans, des mesures et des dispositions sont en place pour assurer la prestation continue de services essentiels. Cela permettra à l'organisation de recouvrer ses données et ses biens	10,0	0,0	0,0	**Priorité 2** : Plan de continuité des activités
	Informer davantage le milieu des transports et les intervenants clés pour qu'ils comprennent mieux le mandat, les services et les décisions du Tribunal	20,0	0,0	0,0	**Priorité 3** : Faire connaître davantage le Tribunal d'appel des transports du Canada et accroître sa visibilité en ce qui concerne sa mission, son rôle et les résultats atteints

Plans et priorités de l'Organisme

Le Tribunal d'appel des transports du Canada a remplacé le Tribunal de l'aviation civile qui a été créé en 1986, en vertu de la partie IV de la *Loi sur l'aéronautique*. Sur la recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 73 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* sanctionnée le 18 décembre 2001, chapitre 29 des Lois du Canada (2001), celle-ci est entrée en vigueur le 30 juin 2003. La compétence du Tribunal d'appel des transports du Canada, un tribunal multimodal, s'étend aux secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime. La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* modifie la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin d'établir la compétence et les pouvoirs de décision en vertu de ces lois (article 2 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*). Le Tribunal agit à titre d'organisme multimodal de révision de mesures d'application de la loi et de mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. La compétence élargie du Tribunal augmentera considérablement sa charge de travail au cours des prochaines années, mais le secteur d'activité sera le même. Le siège du Tribunal se situe dans la région de la capitale nationale.

Le Tribunal se compose de conseillers qualifiés grâce à la tenue de ses colloques annuels. Ceux-ci permettent aux conseillers de tenir leurs connaissances à jour et de discuter des modifications législatives. L'interaction entre les conseillers et les séances de jeux de rôle auxquels ils participent leur permettent de rendre et de rédiger des décisions cohérentes et de qualité. Des représentants du milieu des transports participent à une discussion en groupe afin de donner de la rétroaction au Tribunal sur la prestation des services aux clients.

Le Tribunal s'efforce de rendre ses décisions rapidement avec les motifs à l'appui par écrit, permettant ainsi à Transports Canada et aux titulaires de document de mieux comprendre le résultat d'une cause et, le cas échéant, de pouvoir prendre une décision éclairée quant à l'exercice de leur droit d'appel. En 2007-2008, le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la conclusion d'une audience se chiffre en moyenne à 91 jours pour une révision et à 88 jours pour un appel. En raison du plus grand nombre d'audiences et de la complexité accrue des dossiers, les conseillers ont dû consacrer plus de temps pour rendre leur décision.

Défi d'un petit organisme

Comme toutes les institutions fédérales, le Tribunal doit relever le défi de s'acquitter de la responsabilité législative qui lui est confiée et de composer avec le lourd fardeau qu'impose la production de rapports de reddition de comptes empreints de transparence, tout en dépensant les fonds publics avec prudence. Le Tribunal a adopté des pratiques qui en font un organisme efficient, des normes élevées pour la prestation des services et des pratiques transparentes en matière de reddition de comptes sur ses activités et les résultats qu'il atteint.

En tant qu'organisme de très petite taille, le Tribunal rencontre un obstacle particulier à l'égard de ses activités, puisqu'il doit s'acquitter d'un très grand nombre de tâches avec un personnel limité. À cela s'ajoute le fait que la charge de travail est imprévisible et changeante. Pour relever les défis que cette situation ne cesse de poser, le Tribunal s'est toujours reposé sur la pratique d'impartition en faisant appel aux ministères fédéraux et au secteur privé pour un grand nombre des services qui ne sont pas nécessaires en permanence. Le Tribunal choisit aussi des employés qui sont polyvalents, souples et intéressés à se voir confier différentes responsabilités et à faire preuve d'initiative. De plus, les conseillers du Tribunal sont nommés pour un mandat à temps partiel, ce qui ajoute à notre efficience, car nous faisons appel à eux et les payons uniquement au besoin.

Ressources humaines

Bien que le roulement du personnel ne soit pas très élevé lorsqu'il est mesuré en chiffres absolus, le départ de deux ou trois employés sur une période d'un an pour un petit organisme comme le Tribunal, qui compte seulement 12 employés, peut avoir un impact important sur sa capacité d'atteindre les objectifs de l'année : il y a perte de mémoire institutionnelle, des fonctions clés doivent être rajoutées aux responsabilités des autres employés et le processus de recrutement et de nomination peut s'étendre sur plusieurs mois. Ainsi, le Tribunal poursuivra une approche stratégique de la planification des ressources humaines en vue d'assurer la continuité et la stabilité de la prestation des services. Les décisions de dotation seront liées aux priorités de planification en actualisant régulièrement le plan de ressources humaines.

Comme mesure supplémentaire destinée à rehausser la qualité du milieu de travail du Tribunal, un cadre d'apprentissage a été mis en place pour les employés et des plans d'apprentissage individuels ont été mis au point, dont un système de surveillance destiné à garantir les progrès des employés dans la poursuite des objectifs assignés.

Priorités pour 2009-2010

Le Tribunal a cerné trois priorités pour 2009-2010. Toutes ces priorités correspondent à des investissements stratégiques visant à trouver des moyens de rehausser la pertinence du Tribunal et son apport à la sécurité des transports au Canada et à renforcer son organisation interne.

1) Tenir des audiences rapidement et sans formalisme

À cette fin, le Tribunal entend :

- s'assurer que ses conseillers et son personnel maintiennent un niveau d'expertise élevé;
- appliquer un processus de prise de décision régi par les règles d'équité, les règlements et les principes juridiques applicables à chaque cas;
- traiter chaque requête dans le meilleur délai;
- rendre publiques toutes ses décisions;
- agir comme médiateur et facilitateur pour résoudre les différends plus rapidement.

Les résultats seront les suivants :

- le Tribunal, un organisme compétent et indépendant, traitera les requêtes équitablement, efficacement, selon les besoins et de façon transparente;
- des services seront offerts pour résoudre les différends relatifs aux transports de façon informelle, simple, rapide, moins litigieuse et plus économique.

Le contrôle du rendement se fera ainsi :

- s'assurer que les services seront offerts pour résoudre les différends relatifs aux transports de façon informelle, simple, rapide, moins litigieuse et plus économique;
- faire en sorte que les audiences seront tenues rapidement et sans formalisme;
- assurer le règlement des audiences en révision et en appel selon les normes de service et dans un délai raisonnable;
- tenir des audiences aux termes des règles d'équité et de justice naturelle;
- tenir des conférences préparatoires aux audiences pour simplifier et accélérer le déroulement de celles-ci;
- assurer la qualité et la cohérence des décisions;
- assurer la satisfaction du milieu des transports.

2) Plan de continuité des activités

La Politique du gouvernement sur la sécurité exige que les services essentiels et les biens associés soient offerts continuellement afin d'assurer la santé, la sécurité et le bien-être économique des Canadiens et des Canadiennes et le fonctionnement efficace du gouvernement. Cette politique demande que les ministères et les organismes établissent un plan de continuité des activités.

Les fonctions et les services essentiels au public qui, s'ils sont interrompus, pourraient menacer la sécurité des Canadiens et des Canadiennes, ou donner lieu à la perte d'affaires ayant des répercussions financières ou économiques sérieuses.

À cette fin, le Tribunal entend :

- sauvegarder une mise à jour du plan de continuité des activités;
- conserver les outils nécessaires pour le maintien de l'état de préparation du plan de continuité des activités.

Les résultats seront les suivants :

- des plans, des mesures et des dispositions seront mis en place pour assurer la continuité des services essentiels, ce qui permettra à l'organisation de recouvrer ses données et ses biens;
- les ressources nécessaires auront été déterminées pour soutenir la continuité des activités, dont le personnel, l'information, l'équipement, les ressources financières, la protection de l'infrastructure et les locaux.

Le contrôle du rendement sera mesuré ainsi :

- une politique et les procédures seront en place pour que les fonctions essentielles soient accomplies au moment opportun;
- des mises à jour et des vérifications fréquentes des plans;
- la conformité avec les normes du Conseil du Trésor.

3) Faire connaître davantage le Tribunal d'appel des transports du Canada et accroître sa visibilité en ce qui concerne sa mission, son rôle et les résultats atteints

À cette fin, le Tribunal entend :

- mettre en œuvre les améliorations continues pour faire en sorte que le site Web du Tribunal continue d'être une source accessible et exhaustive de renseignements concernant les services et la procédure des audiences.

Les résultats seront les suivants :

- le milieu des transports et les intervenants clés seront davantage informés et comprendront mieux le mandat du Tribunal et les services qu'il fournit.

Le contrôle du rendement se fera ainsi :

- évaluer la rétroaction des conseillers et des intervenants pendant les colloques et les séances de formation;
- rendre publiques les décisions du Tribunal.

Amélioration des pratiques de gestion

Le Tribunal continuera à travailler en partenariat avec trois autres organismes quasi judiciaires, notamment le Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs, la Commission du droit d'auteur et le Tribunal de la concurrence (groupe pluricellulaire), à la mise en œuvre des initiatives à l'échelle du gouvernement. Il continuera également le travail inestimable qu'il accomplit à l'égard des initiatives déjà mises à exécution. Le Tribunal collabore avec d'autres réseaux, notamment l'Équipe de soutien à la transition pour les petits organismes à l'égard de l'expertise liée aux questions des ressources humaines et le Comité consultatif patronal-syndical pour les micro et petits organismes afin de s'assurer le respect de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*.

Entente cadre sur l'union sociale

Le Tribunal d'appel des transports du Canada constitue le seul forum permettant aux titulaires de document d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Le Canada compte environ 83 847 employés brevetés de l'aviation, 34 858 employés du secteur ferroviaire, environ 28 737 aéronefs immatriculés et 3 000 locomotives en service. En raison de ce volume, le nombre d'infractions

augmentera. Les mesures d'application de la loi relèvent de Transports Canada, ce qui détermine alternativement la charge de travail du Tribunal. Les changements apportés par Transports Canada aux textes de la réglementation aérienne, ferroviaire et maritime ont aussi une incidence sur la charge de travail du Tribunal, y compris la désignation de plusieurs infractions en vertu des dispositions législatives désignées prévues au *Règlement de l'aviation canadien*, à la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

L'année dernière, la compétence du Tribunal s'est étendue à la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*. La réglementation concernant le secteur maritime a pris effet au dernier trimestre de la dernière année financière. En outre, des dispositions législatives additionnelles concernant les aéroports seront mises en application au cours des prochaines années, ce qui entraînera un nombre accru d'infractions en vertu des textes désignés et, en conséquence, une charge de travail plus élevée pour le Tribunal.

Si l'on prédit que la charge de travail augmentera jusqu'à 50 p. 100 avec l'ajout du secteur maritime, le Tribunal aura besoin d'un financement additionnel pour soutenir son mandat multimodal. Le défi le plus significatif que le Tribunal aura à surmonter sera son expansion en tant que tribunal multimodal des transports. La réorganisation du Tribunal aura comme résultat une augmentation de sa charge de travail globale et exigera l'expansion de ses capacités dans des nouveaux domaines d'expertise. Il sera nécessaire de nommer des conseillers additionnels et de leur donner de la formation. Il sera vraisemblablement nécessaire de donner de la formation au personnel en place et d'embaucher du personnel supplémentaire afin de maintenir le niveau d'efficacité actuel du Tribunal.

Section II : Analyse de l'activité de programme par objectif stratégique

2.1 Objectif stratégique

Pourvoir le milieu des transports d'un processus indépendant permettant la révision des mesures d'application de la loi et des mesures administratives, en vertu des lois fédérales sur les Transports.

2.2 Analyse détaillée de l'activité de programme : Audiences en révision et en appel

L'objectif est d'assurer le fonctionnement d'un tribunal indépendant chargé de répondre aux requêtes provenant du milieu des transports concernant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences prises par le ministre des Transports aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, de la *Loi sur les transports au Canada*, de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi sur la sécurité du transport maritime* et de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, ainsi que de tenir des audiences concernant ces requêtes.

Ressources financières (en milliers de dollars)		
2009-2010	**2010-2011**	**2011-2012**
1 337,0	1 337,0	1 337,0

Ressources humaines		
2009-2010	**2010-2011**	**2011-2012**
12	12	12

La seule activité du Tribunal est de fournir un processus indépendant de révision aux secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime, permettant ainsi aux titulaires de document de faire entendre leur requête. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de document d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou duplication du rôle du Tribunal avec le rôle d'un autre comité, d'une autre organisme ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports, étant donné qu'il joue un rôle d'organisme juridictionnel.

Les mesures d'application de la loi et les décisions du ministre portant sur la délivrance des licences peuvent comprendre l'imposition d'amendes ou la suspension, l'annulation, le refus de renouveler, ou le refus de

délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour raisons d'incapacité ou autres. La personne ou la personne morale touchée est désignée sous le nom de titulaire de document.

Les audiences sont tenues rapidement et sans formalisme, aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

En effectuant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions prises par le ministre des Transports sur la délivrance des licences, le Tribunal d'appel des transports du Canada réalise un programme d'intérêt public qui est unique dans le secteur des transports au Canada. L'efficacité des activités du Tribunal peut se traduire en une validation et en une confirmation visibles du système de sécurité des transports au Canada. De plus, le Tribunal assure un processus permettant de cerner rapidement les préoccupations de nature technique ou législative du secteur des transports, ce qui mène aux modifications nécessaires à la réglementation. Cela garantit ainsi aux Canadiens et aux Canadiennes le maintien et le renforcement de la sécurité des transports au Canada.

L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de fournir au milieu des transports, d'une manière juste, équitable et sans délai, un processus de révision des décisions. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux personnes non spécialisées dans le domaine du droit, sans les complexités juridiques et les arriérés de cas que l'on retrouve dans l'ancien système judiciaire avant la création de ce tribunal et de son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile.

Section III : Renseignements supplémentaires

3.1 Liens de l'Organisme avec les secteurs de résultats du gouvernement du Canada

Le cadre pangouvernemental a été instauré dans *Le Rendement du Canada 2002*, et il a évolué, au fil des ans, grâce aux consultations ministérielles.

Le cadre constitue un « modèle logique » structurel pour le gouvernement du Canada – établissant des correspondances entre les contributions des ministères, des organismes et des sociétés d'État qui reçoivent des crédits et une série de secteurs de résultats pangouvernementaux de haut niveau.

Pour atteindre ce résultat stratégique, le Tribunal a établi trois priorités stratégiques dans son Rapport sur les plans et les priorités. Le tableau suivant expose ce résultat stratégique et l'harmonisation aux résultats du gouvernement du Canada.

Résultat stratégique: Pourvoir le milieu des transports d'un processus indépendant permettant la révision des mesures d'application de la loi et des mesures administratives, en vertu des lois fédérales sur les transports.					
	Résultats prévus	**Dépenses prévues** (en milliers de dollars)			**Harmonisation avec le secteur de résultats du gouvernement du Canada**
		2009-2010	**2010-2011**	**2011-2012**	
Audiences en révision et en appel	Des renseignements de haute qualité sur les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux personnes non spécialisées dans le domaine du droit, sans les complexités juridiques et les arriérés de cas	1 337,0	1 337,0	1 337,0	Des collectivités sécuritaires et sécurisées

Des renseignements supplémentaires sur le cadre pangouvernemental se trouvent à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/dcgpubs/mrrsp-psgrr/wgf-cp_f.asp.

3.2 Services reçus à titre gracieux	2009-2010 (en milliers de dollars)
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	175,0
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (sauf les fonds renouvelables)	55,1
Total des services reçus à titre gracieux	**230,1**

Section IV : Autres sujets d'intérêt

Tribunal d'appel des transports du Canada	Publications
333, avenue Laurier Ouest pièce 1201 Ottawa (Ontario) K1A 0N5 Téléphone : 613-990-6906 Télécopieur : 613-990-9153 Courrier électronique : info@tatc.gc.ca Site Web : http://www.tatc.gc.ca Faye Smith – présidente Eleanor Humphries – vice-présidente Mary Cannon – greffière (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique) Monique Godmaire – greffière (administration centrale et régions de l'Atlantique et du Québec) Poste à pourvoir – gestionnaire des Communications Danielle Lavergne – gestionnaire intérimaire des Services à la haute direction	• Rapport sur le rendement – 31 mars 2008 • Rapport annuel 2007-2008 • *Guide des requérants* • Brochure : *Tribunal d'appel des transports du Canada*